

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
100 10 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 15. 8. 2013
Č.j.: 57189/ENV/13

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU
NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru: Přemístění odbavení cestujících do nového Terminálu
Jana Kašpara

Kapacita záměru: Kapacita terminálu: 250 tis. odbavených cestujících za rok
Provozní doba civilní části letiště: 5.00 – 22.00 hodin
Zastavěná plocha terminálu: 6 170 m²
Zpevněné plochy: 23 724 m²
Počet nových parkovacích míst: 222 míst pro osobní
automobily a 8 míst pro autobusy.

Umístění záměru: kraj: Pardubický
obec: Pardubice
k.ú.: Popkovice
Nový terminál je umístěn v severozápadní části areálu
Letiště Pardubice.

Obchodní firma oznamovatele: EAST BOHEMIAN AIRPORT, a.s.

IČ oznamovatele: 481 54 938

Sídlo oznamovatele: Letiště Pardubice, 530 06 Pardubice 6

II. Průběh posuzování

Zpracovatel dokumentace: RNDr. Tomáš Bajer, CSc.
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 2719/4343/OEP/92/93
s prodloužením autorizace č.j.: 112450/ENV/10

Datum předložení dokumentace: 20. 12. 2012

Zpracovatel posudku: Ing. Václav Obluk
osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98
s prodloužením autorizace č.j.: 50209/ENV/11

Datum předložení posudku: 21. 5. 2013

Veřejné projednání:

místo konání: ABC klub, Štolbova 2 665,
530 02 Pardubice

datum konání: 11. 7. 2013

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti:

- Dne 20. 12. 2012 byla na Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) předložena dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).
- Dne 8. 1. 2013 byla dokumentace vlivů záměru rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 25. 2. 2013 byl pověřen zpracovatel posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“).
- Dne 24. 4. 2013 byla zpracovateli posudku prodloužena lhůta pro zpracování posudku.
- Dne 21. 5. 2013 byl na MŽP předložen zpracovaný posudek.

Závěry zpracovatele posudku:

Posuzování proběhlo v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky MŽP č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí. Vlivy záměru „Přemístění odbavení cestujících do nového Terminálu Jana Kašpara“ na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

K dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí a posudku o vlivech záměru na životní prostředí se kromě dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů vyjádřila i veřejnost a občanská sdružení a Strana zelených Pardubického kraje.

- Dne 4. 6. 2013 byl posudek rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření.
- Dne 1. 7. 2013 MŽP rozeslalo informaci o konání veřejného projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění.
- Dne 11. 7. 2013 se od 14:30 hod. konalo veřejné projednání posudku a současně dokumentace v ABC klubu, Štolbova 2 665, 530 02 Pardubice.

Závěry veřejného projednání:

Výsledek veřejného projednání je blíže specifikován v zápisu z veřejného projednání č. j.: 50281/ENV/13 ze dne 18. 7. 2013.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta:

- Městský obvod Pardubice VI;
- Magistrát města Pardubice, odbor životního prostředí;
- Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství;
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích;
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové;
- Úřad pro civilní letectví;

- Ministerstvo obrany, Agentura vojenského zdravotnictví;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod;
- Občanské sdružení Pardubice – místo pro život;
- Občanské sdružení pro zdravé prostředí;
- Občanské sdružení ZDZ;
- Mgr. Miroslav Šimon;
- veřejnost (41 podepsaných občanů);
- veřejnost (4 podepsaní občané);
- Strana zelených Pardubického kraje.

III. Hodnocení záměru

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti:

Posuzovaný záměr „Přemístění odbavení cestujících do nového Terminálu Jana Kašpara“ představuje výstavbu nového civilního odbavovacího terminálu s příslušným administrativním a provozně technickým zázemím s kapacitou terminálu 250 tis. odbavených cestujících za rok. Záměr je situován do areálu Letiště Pardubice, veřejného mezinárodního letiště se smíšeným civilním a vojenským provozem, které se nachází jižně od Popkovic (části Městského obvodu Pardubice VI).

Za předpokladu realizace navržených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona budou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

Realizace záměru prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní, horninové prostředí, klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky, ovlivní sice živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, vodu, ovzduší a hlukovou situaci, avšak z hlediska posouzení významnosti vlivů ve vazbě na opatření k ochraně životního prostředí přijatelným způsobem, který se promítá i do přijatelného ovlivnění veřejného zdraví.

Řešení výstavby, způsob a rozsah civilního provozu letiště a opatření, resp. podmínky, resultující z posuzování podle zákona zmírňují potenciální nepříznivé vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděným v rámci posuzování podle zákona je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí:

Technické řešení záměru je pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno. Detailnější řešení se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy

záměru pro příslušná řízení k povolení předmětného záměru, a to i na základě požadavků vyplývajících z posuzování podle zákona, které jsou formulovány jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí:

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultující z posuzování podle zákona jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné poloze v rámci podmínek stanoviska reflektována.

Za zásadní opatření vyplývající z posuzování podle zákona je přitom třeba považovat zejména opatření k ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a opatření k ochraně přírody.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí:

Stanovení pořadí variant řešení záměru je v daném případě bezpředmětné, neboť záměr je řešen jako invariantní.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci:

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu doručeno celkem 16 vyjádření (1 vyjádření dotčeného územního samosprávného celku, 8 vyjádření dotčených správních úřadů a dále 3 vyjádření veřejnosti, 3 vyjádření občanských sdružení, a 1 vyjádření Strany zelených Pardubického kraje).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku a vzaty do úvahy při formulování tohoto stanoviska.

Vypořádání vyjádření k posudku:

Příslušný úřad obdržel vyjádření od následujících subjektů:

- Městský obvod Pardubice VI ze dne 11. 7. 2013;
- Magistrát města Pardubice, odbor životního prostředí, ze dne 24. 6. 2013;
- Krajský úřad Pardubického kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, ze dne 11. 7. 2013;
- Krajská hygienická stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích ze dne 8. 7. 2013;
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, ze dne 24. 6. 2013;
- Ministerstvo obrany, Agentura vojenského zdravotnictví, ze dne 9. 7. 2013;
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, ze dne 3. 7. 2013;
- Občanské sdružení ZDZ ze dne 7. 7. 2013.

Podstata vyjádření Městského obvodu Pardubice VI

Rada městského obvodu s posudkem nesouhlasí, neboť připomínky k dokumentaci nebyly dostatečně a objektivně vypořádány, a zároveň podporuje výstavbu nového terminálu po splnění následujících podmínek.

1. Rada požadovala jednat o odklonu dopravy ze státní silnice I/2. Město Pardubice jako hlavní akcionář oznamovatele trvale zanedbává řešení dopravní situace na silnici I/2. Tato komunikace je již v současné době přetížená, pravidelně se zde vytvářejí kolony. Záměr zatíží komunikaci dalšími 1 300 osobními a 64 nákladními automobily denně.
2. Bylo požadováno předložit vyjádření ŘSD ČR, že v době realizace záměru bude v provozu okružní křižovatka u vjezdu do letiště. Požadavek na koordinaci realizace okružní křižovatky a výstavby terminálu v návrhu stanoviska považujeme za nedostatečný a trváme na tom, aby oznamovatel tuto záležitost s ŘSD ČR projednal a předložil záruky před vydáním stanoviska.
3. Bylo požadováno doplnit dokumentaci o hlukovou studii, která prokáže, že při počtech letů povolených v územním rozhodnutí č.j. ÚSO 975/98/Chu ze dne 9. 9. 1998 budou dodrženy hlukové limity. Na požadavku trváme. Dokumentace i posudek jsou postaveny na předpokladu, že provoz letiště nepřekročí počty letů uvedených v územním rozhodnutí. V době vydání územního rozhodnutí ale platily jiné předpisy pro posuzování hluku z leteckého provozu. To umožňuje provozovateli bez postihu překračovat počty letů uvedené v územním rozhodnutí (jen v roce 2012 se tak stalo v 15 dnech, navíc podle přílohy č. 1 posudku v roce 2012 odbavila společnost EAST BOHEMIAN AIRPORT, a.s. (dále jen „EBA a.s.“) jednu třetinu svých letů „mimo územní rozhodnutí“). Požadujeme doplnit do stanoviska podmínku pro fázi provozu: *„Počet všech pohybů evidovaných společnostmi EBA a.s. nepřekročí maximální počet 18 pohybů denně, v každém, nikoliv charakteristickém dni.“*
4. Požadavek na dodržení maximálního počtu pohybů v každém dni má své opodstatnění také vzhledem k hluku ze stacionárních zdrojů, jehož limity musí být dodrženy ne pro charakteristický letový den, ale pro každý den. Hluk ze stacionárních zdrojů významně obtěžuje občany nejen v nejbližším okolí letiště, ale je negativně vnímán ve velké části Svítkova a Starých Čivic. Jsme přesvědčeni, že pravidelně dochází k překračování limitů hluku ze stacionárních zdrojů.

V dokumentaci je přiložen protokol o měření hluku z pozemních operací a stacionárních zdrojů č. F122/2012 zpracovaný firmou EMPLA, ze kterého vyplývá, že v době měření byla po dobu čtyř hodin naměřena hodnota vyšší než 50 dB. Z dostupných zdrojů lze dohledat, že za celý den měření EBA a.s. odbavila jediné letadlo B737. Jaké by byly naměřené hodnoty, kdyby provoz odpovídal územnímu rozhodnutí? Z těchto důvodů považujeme požadavek na zřízení stálé monitorovací stanice hluku ze stacionárních zdrojů za zcela opodstatněný.

Jednorázová měření jsou zcela neprůkazná, protože podmínky nikdy neodpovídají skutečnému stavu, zejména počtem odbavených letů a typem letadel. Pokud bude dodržování limitů pro hluk ze stacionárních zdrojů ověřováno pouze jednorázovým měřením, požadujeme, aby ve stanovisku byl doplněn požadavek, že toto měření bude prováděno pravidelně minimálně jednou za rok, a bude provedeno za podmínek

odpovídajících běžnému provozu letiště, tj. budou v době měření odbavena minimálně 3 velká letadla.

5. Posudek má závažné formální nedostatky. U příloh posudku není uvedeno, kdo tyto přílohy zpracoval. Pokud byly zpracovány autorem posudku, jedná se o postup v rozporu se zákonem.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

K jednotlivým záležitostem, resp. podmínkám se uvádí následující.

- ad 1. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že se jedná o záležitost (tj. odklon dopravy ze silnice I/2 jihozápadním obchvatem), která je mimo pravomoc oznamovatele záměru. Pokud se jedná o automobilovou dopravu související s posuzovaným záměrem, předpokládá se, že dominantní provoz bude ze/do směru Pardubice [cca 86 % pohybů osobních automobilů (dále jen „OA“) a 91 % pohybů autobusů (dále jen „BUS“) + těžkých nákladních automobilů (dále jen („TNA“))], pouze cca 14 % pohybů OA a 9 % pohybů BUS + TNA bude ze/do směru Přelouč, tj. pouze cca 14 % pohybů OA a 9 % pohybů BUS + TNA připadá na průjezd Městským obvodem Pardubice VI ze/do směru Přelouč.*
- ad 2. Realizace okružní křižovatky na ulici Pražské je projednávána a koordinována z úrovně města Pardubice, odboru dopravy. Protože připravovaná okružní křižovatka je řešena jako samostatná investice Ředitelství silnic a dálnic ČR, je mimo pravomoc oznamovatele záměru, který prakticky nemůže o termínech realizace okružní křižovatky rozhodovat. Ve vztahu k oznamovateli záměru se proto doporučuje, aby ve spolupráci se Statutárním městem Pardubice a Pardubickým krajem byla realizace okružní křižovatky předmětem průběžné koordinace s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR s cílem zajistit realizaci okružní křižovatky v termínu výstavby terminálu, ideálně před zahájením výstavby terminálu. Relevantní opatření týkající se koordinace realizace okružní křižovatky na ulici Pražské je zahrnuto do podmínek stanoviska.*
- ad 3. V příslušném územním rozhodnutí (rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu Letiště Pardubice) je ve vztahu k civilnímu leteckému provozu zajišťovanému dopravními letouny (posuzovaný záměr se přitom týká provozu zajišťovanému dopravními letouny) formulována podmínka č. 3. „Civilní letecký provoz bude zajištěn dopravními letouny v celkovém počtu max. 9 vzletů za den s přepravními vlastnostmi zajišťujícími splnění podmínky č. 1.“ s tím, že v podmínce č. 5. je stanoveno: „Každá změna v dohodnutém provozu letiště Pardubice musí být projednána s dotčenými orgány státní správy.“ V této souvislosti se uvádí, že pojem „dopravní letoun“, resp. dopravní letadlo, není zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“), ani v leteckých předpisech řady L definován. V zákoně o civilním letectví je v rámci Hlavy V Provozní omezení ke snížení hluku na letišti v § 42a dotčený typ letadla definován následovně: „Provozním omezením ke snížení hluku na letišti se rozumí opatření směřující k omezení přístupu podzvukových proudových letadel se vzletovou hmotností 34 tun a vyšší nebo s celkovým počtem sedadel pro cestující více než 19 na letiště nebo omezení jejich provozu na letišti.“ Jak vyplývá z dokumentace, předložený záměr je koncipován tak, že z hlediska civilního leteckého provozu nedojde v souvislosti s posuzovaným záměrem*

(novým terminálem) ke změně podmínek platného územního rozhodnutí (rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu Letiště Pardubice), včetně zásadní podmínky týkající se povoleného počtu max. 9 vzletů za den dopravních letounů, tj. 18 pohybů dopravních letadel za den.

Ve vztahu k civilnímu leteckému provozu osobních dopravních letadel, který se bude měnit v souvislosti s posuzovaným záměrem, resp. v souvislosti s výhledovou kapacitou terminálu (ostatní civilní letecký provoz bude mít v zásadě setrvalý charakter), byly vyžádány údaje o civilním leteckém provozu, které jsou uvedeny v příloze č. 1 posudku - Pohyby letadel evidované společností EBA a.s. Z těchto údajů vyplývá (viz tabulka č. 1 uvedená v posudku v rámci posouzení části B.II. dokumentace), že ve srovnání s rokem 2012 dojde ve výhledovém roce k nárůstu počtu osobních dopravních letadel v průměrném dni z 1,99 na 3,08. Z hlediska zdrojů hluku nebude docházet, a to ani ve výhledovém roce, k významnému nárůstu počtu letadel za průměrný den, a tedy ani ke kolizi ve vztahu k podmínce č. 3. příslušného rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu Letiště Pardubice.

Z vyžádaných údajů týkajících se hlukové situace, které jsou uvedeny v příloze č. 3 posudku - Vliv civilního leteckého provozu společnosti EBA a.s. z hlediska hlukového zatížení ve vztahu k záměru „Přemístění odbavení cestujících do nového Terminálu Jana Kašpara“ je zřejmé, že ani při uvažování maximálního civilního provozu by nemělo v zájmovém území docházet k překročení limitních hodnot hluku při uvažování charakteristického letového dne na letišti (při stávajícím vojenském provozu, který je určující a rozhodující pro hlukové zatížení okolí letiště).

Provádění kontrol plnění podmínek rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu Letiště Pardubice je věcí příslušných dotčených správních orgánů (oznamovatel záměru je nemůže ovlivnit). Toto rozhodnutí je ve vztahu k limitování max. počtu vzletů dopravních letounů vztaženo na den, nikoliv na „charakteristický letový den“.

ad 4. Jedná se o nedorozumění, neboť příslušné limity hluku ze stacionárních zdrojů nejsou vztaženy na „charakteristický letový den“.

V případě stacionárních zdrojů hluku se akcentuje požadavek, aby v rámci další přípravy záměru byly tyto zdroje hluku řešeny s orientací na bezpečné splnění hygienických limitů hluku, a to jak výběrem příslušných zařízení ve vztahu k jejich emisním hlukovým parametrům, tak i realizací pasivních protihlukových opatření s tím, že v rámci zkušebního provozu bude u nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb (tj. RD čp. 141, ul. Ke Splávku, Popkovice a RD čp. 29, ul. Žižkova, Popkovice) zajištěno kontrolní měření hluku ze všech stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem areálu letiště, jehož rozsah bude upřesněn podle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví. Je zřejmé, že tento orgán na základě výsledků měření může v případě uplatnit další požadavky.

Vzhledem k výše uvedenému se proto požadavek na zřízení stálé monitorovací stanice pro měření hluku ze stacionárních zdrojů nejeví jako opodstatněný. Relevantní opatření týkající se hlukové zátěže, včetně kontrolního měření hluku ze stacionárních zdrojů, jsou zahrnuta do podmínek stanoviska.

Pokud se jedná o Protokol o zkoušce č. F 122/2012 společnosti EMPLA AG spol. s r.o., byl sice poskytnut a uveden v podkladech akustické studie společnosti EKOLA group,

spol. s r.o., nicméně jeho výsledky byly pro akustickou studii nepoužitelné, a proto z něj žádné informace nebyly čerpány. Od společnosti EMPLA AG spol. s r.o. byl jako podklad využit pouze Protokol o zkoušce č. F 136/2012, odkud byly převzaty parametry stávajících stacionárních zdrojů hluku v areálu (čerpadlo paliva, klimatizační jednotky, odsávání výfukových plynů, apod.).

ad 5. V posudku je uvedeno (viz např. str. 9, 10 a 13 posudku), že příslušné údaje, které jsou uvedeny v přílohách č. 1 až č. 3 posudku, byly vyžádány od oznamovatele záměru (údaje nebyly zpracovány autorem posudku, nýbrž byly vyžádány od oznamovatele záměru v souladu s ust. § 9 odst. 6 zákona - viz str. 6 posudku).

Podstata vyjádření Magistrátu města Pardubice, odboru životního prostředí

K posudku neuplatňuje žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření Krajského úřadu Pardubického kraje, odboru životního prostředí a zemědělství

Z hlediska ochrany ovzduší se doporučuje zvážit možnost získat tepelnou energii z centrálního zásobování tepla Elektrárny, a.s. Opatovice nad Labem podle § 16 odst. 7 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“). Pokud projektant zdůvodní nevyužití této varianty a rozhodne se pro plynovou kotelnu, žadatel bude postupovat podle § 11 odst. 2 písm. b), c) a d) zákona o ochraně ovzduší.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Relevantní opatření týkající se orientace na soustavu zásobování tepelnou energií z Elektrárny Opatovice, a.s. je zahrnuto do podmínek stanoviska.

Pokud se jedná postup podle § 11 odst. 2 písm. b), c) a d) zákona o ochraně ovzduší, jedná se o povinnost vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nejsou v obecné rovině v rámci podmínek stanoviska reflektována).

Podstata vyjádření Krajské hygienické stanice Pardubického kraje se sídlem v Pardubicích

S posudkem souhlasí (podmínky obsažené ve vyjádření k dokumentaci, které byly stanoveny pro další stupně řízení, jsou zahrnuty v návrhu stanoviska).

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Hradec Králové

1. Z hlediska ochrany ovzduší nejsou připomínky.
2. Z hlediska ochrany vod nejsou k posudku připomínky. Podmínky, jež jsou součástí opatření navržených z hlediska ochrany vod k prevenci, eliminaci a minimalizaci účinků na životní prostředí uvedených v dokumentaci a návrhu stanoviska v posudku, musí být respektovány v následujících stupních projektové dokumentace a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení. Provoz díla musí být v souladu s těmito závaznými předpisy.

3. Z hlediska odpadového hospodářství se uvádí, že při plnění povinností původce odpadů stanovených zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů (dále jen „zákon o odpadech“), respektování a dodržování obecných povinností stanovených dalšími právními předpisy na úseku odpadového hospodářství a za předpokladů dodržení všech údajů uvedených v posudku, nejsou k realizaci záměru další zásadní připomínky.
4. Z hlediska ochrany přírody a krajiny se uvádí, že za předpokladu dodržení opatření uvedených v části D.IV. dokumentace a ve 4. kapitole biologického průzkumu nejsou k realizaci záměru další připomínky.
5. Z hlediska ochrany lesa se uvádí, že nelze zcela jednoznačně souhlasit s vypořádáním vyjádření k dokumentaci týkajícího se pozemků určených k plnění funkce lesa. V posudku v části B.II. a D.I.5. je uvedeno, že záměr si nevyžádá zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa, avšak je opomenuto, že stavební záměr si vyžádá zásah do ochranného pásma pozemků určených k plnění funkcí lesa. V obou částech dokumentace je pouze uvedeno, že se záměrem nejsou spojeny žádné nároky na zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa. ČIŽP konstatuje, že stavební záměr, který přímo sousedí s hranou lesního pozemku p.č. 89/2 v k.ú. Popkovice může negativně ovlivnit lesní pozemek stavební činností. Upozorňuje se, že s ohledem na zásah záměru do ochranného pásma lesa, je podle § 14 odst. 2 zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů („lesní zákon“), pro realizaci záměru nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů, v tomto případě Magistrátu města Pardubice, který může svůj souhlas vázat na splnění stanovených podmínek.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

ad 1. Bez komentáře.

ad 2. Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že podle § 10 odst. 4 zákona musí správní úřad, který vydává rozhodnutí nebo opatření podle zvláštních právních předpisů, při svém rozhodování brát vždy v úvahu obsah stanoviska podle zákona. Jsou-li ve stanovisku uvedeny konkrétní požadavky týkající se ochrany životního prostředí, zahrne je do svého rozhodnutí nebo v opačném případě uvede důvody, pro které tak neučinil nebo učinil jen částečně.

ad 3. Vzhledem k obsahu vyjádření se uvádí, že povinnosti vyplývající z obecně závazných právních předpisů musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována). Závaznost podmínek stanoviska v následujících správních řízeních je komentována v bodě ad 2. (viz výše).

ad 4. Relevantní opatření týkající se ochrany přírody jsou zahrnuta do podmínek stanoviska.

ad 5. Na str. 7 a 17 posudku jsou uvedeny údaje z dokumentace, kde bylo kromě jiného uvedeno: „Do zájmového území zasahuje ochranné pásmo lesních porostů.“ (v dokumentaci jsou příslušné údaje týkající se pozemků určených k plnění funkcí lesa včetně ochranného pásma uvedeny na str. 44 a 127).

Z přílohy č. 2 dokumentace - výkresu D 4 (zákresu do katastrální mapy) a údajů o charakteru, resp. rozsahu záměru, je zřejmé, že pozemek p. č. 121/15 sice sousedí s pozemkem p. č. 89/2, ale nemůže být stavební činností ovlivněn.

Pokud se jedná o upozornění na § 14 odst. 2 lesního zákona, jedná se o povinnost vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

Podstata vyjádření Ministerstva obrany, Agentury vojenského zdravotnictví

K posudku nejsou připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření Ministerstva životního prostředí, odboru ochrany ovzduší

Za předpokladu dodržení všech podmínek v posudku bude záměr z pohledu ochrany ovzduší akceptovatelný. K posudku nejsou připomínky.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Bez komentáře.

Podstata vyjádření Občanského sdružení ZDZ

Uvádí se následující.

Předložený plán má nedodělky, které je třeba odstranit před dalším schvalováním. Nový terminál se v současné době a konstelacích v letecké dopravě nebude rentovat. Stává se jen megalomanským plánem a jeví se naddimenzovaný s výhledem nad 250 tis. pasažérů. Vyzývá se k dopracování a zohlednění především těchto podnětů.

1. Hluková studie má obsahovat nejen hluk z leteckého provozu, ale i hluk ze stacionárních zdrojů, zbytkový hluk a hluk z „vynucené dopravy“. Je třeba doložit hluchnost všech zdrojů, dobu jejich používání, zahrnout do výpočtu všechny zdroje. Účelným se zdá vytvoření stálé monitorovací stanice u nejbližší zástavby ve Svítkově či v Popkovicích.
2. Za důležité je považováno podivné měření hluku v říjnu 2012. Proběhlo v nevhodnou dobu, za minimalizovaného počtu i sortimentu letadel, za nedodržené avizované doby a způsobem, který nese rysy nevěrohodného měřicího procesu. Proti výsledkům měření jsme oficiálně namítali a znovu napadáme, aby byly jeho závěry brány za jednoznačné při rozhodování o dalších aktivitách na letišti.
3. Dokumentace nemá řádnou rozptylovou studii, která by měla obsahovat i výhled na situaci s odbavením 250 tis. cestujících ročně. Požadujeme zpracování reálných emisí z leteckého provozu (letadla otočená motory do zahrad).
4. Vybudování okružní křižovatky u vjezdu do areálu letiště by mělo vlastní stavbu předcházet.
5. Za velký problém považujeme ignorování závěrů platného Územního rozhodnutí, dosud nevyřešenou situaci s chybějícími kontrolami. S tím souvisí ekvilibristika v tabulkách předložených v podkladech. Například se počítá s 9 pohyby civilních letadel a přitom celý výcvik Centra leteckého výcviku je veden ve statistikách jako civilní provoz.
6. Jsou nejasnosti v legislativě - letiště je vojenské i civilní, ani vojenské ani civilní právo tam plně neplatí.

7. Neřešená bezpečnostní rizika, neúnosná kumulace rizik.
8. Není pracováno s vlivem okolních velkých zdrojů znečištění a jeho synergický působením se zdroji z letiště na obyvatelstvo (PARAMO, semtínský areál, RONAL).
9. Letiště Pardubice už v minulosti posuzováním vlivu na životní prostředí prošlo (2x). Posuzováno bylo v roce 2008 a z veřejného projednání vzešla vyjádření, čemu je třeba se věnovat. Předložená dokumentace se jim nevěnuje.

Vypořádání vyjádření zpracovatelem posudku

Pokud se jedná o potřebu záměru, resp. ekonomické souvislosti ve vztahu k rentabilitě civilního leteckého provozu, účelem posuzování podle zákona je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona nelze ve vztahu k věcným aspektům v posudku vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný, resp. rentabilní. Takovýto postup při posuzování podle zákona není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Předmětem tohoto posuzování podle zákona je záměr výstavby nového terminálu s kapacitou 250 tis. odbavených cestujících za rok a tato kapacita záměru bude jako limitující uvedena ve stanovisku. V případě event. záměru zvýšit v budoucnu kapacitu nad 250 tis. odbavených cestujících za rok by šlo o změnu záměru, a bylo by proto nutno postupovat podle příslušných ustanovení v té době platné právní úpravy posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byly hodnoceny v dokumentaci a posouzeny v rámci posudku s tím, že dokumentace je s ohledem na charakter záměru, jeho lokalizaci a s ohledem na vyžádané podklady a další údaje nezbytné pro zpracování posudku a stanovené podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a ukončit posuzování podle zákona.

Za předpokladu realizace stanovených opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona, budou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

ad 1. Součástí dokumentace jako příloha č. 5 je akustická studie, která ve vztahu k posuzovanému záměru řeší hlukovou situaci z automobilové dopravy a z provozu stacionárních zdrojů.

Ve vztahu k civilnímu leteckému provozu osobních dopravních letadel, který se bude měnit v souvislosti s posuzovaným záměrem, resp. v souvislosti s výhledovou kapacitou terminálu (ostatní civilní letecký provoz bude mít v zásadě setrvalý charakter), byly vyžádány údaje o civilním leteckém provozu, které jsou uvedeny v příloze č. 1 posudku - Pohyby letadel evidované EBA a.s. Z těchto údajů vyplývá (viz tabulka č. 1 uvedená v posudku v rámci posouzení části B.II. dokumentace), že ve srovnání s rokem 2012 dojde ve výhledovém roce k nárůstu počtu osobních dopravních letadel v průměrném

dni z 1,99 na 3,08 a že nebude docházet, a to ani ve výhledovém roce, k významnému nárůstu počtu letadel za průměrný den, a tedy ani ke kolizi ve vztahu k podmínce č. 3 příslušného rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu Letiště Pardubice (výjimečné případy, kdy by mohlo dojít k překročení max. 9 vzletů dopravních letadel za den jsou v příslušném rozhodnutí reflektovány podmínkou č. 5).

Z vyžádaných údajů týkajících se hlukové situace, které jsou uvedeny v příloze č. 3 posudku - Vliv civilního leteckého provozu společnosti EBA a.s. z hlediska hlukového zatížení ve vztahu k záměru „Přemístění odbavení cestujících do nového Terminálu Jana Kašpara“ je zřejmé, že ani při uvažování maximálního civilního provozu by nemělo v zájmovém území docházet k překročení limitních hodnot hluku při uvažování charakteristického letového dne na letišti (při stávajícím vojenském provozu, který je určující a rozhodující pro hlukové zatížení okolí letiště).

V případě stacionárních zdrojů hluku se akcentuje požadavek, aby v rámci další přípravy záměru byly tyto zdroje hluku řešeny s orientací na bezpečné splnění hygienických limitů hluku, a to jak výběrem příslušných zařízení ve vztahu k jejich emisním hlukovým parametrům, tak i realizací pasivních protihlukových opatření s tím, že v rámci zkušebního provozu bude u nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb (tj. RD čp. 141, ul. Ke Splávku, Popkovice a RD čp. 29, ul. Žižkova, Popkovice) zajištěno kontrolní měření hluku ze všech stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem areálu letiště, jehož rozsah bude upřesněn podle požadavků příslušného orgánu ochrany veřejného zdraví.

V návaznosti na výše uvedené se proto uvádí, že požadavek ke zřízení stálé monitorovací stanice pro měření hluku ze stacionárních zdrojů se nejví jako opodstatněný.

Relevantní opatření týkající se hlukové zátěže, včetně kontrolního měření hluku ze stacionárních zdrojů, jsou zahrnuta do podmínek stanoviska.

- ad 2. Pokud jde o měření hluku provedené společností EKOLA group, spol. s r.o. v říjnu roku 2012, přesto, že se přímo netýká posuzovaného záměru, uvádí se následující. Měření hluku bylo zadáno formou otevřeného výběrového řízení Armádou ČR. V souladu se smlouvou č. 11-169/2012-2436 a zadáním velitelství VÚ 2436 bylo provedeno měření hladin akustického tlaku v okolí Letiště Pardubice celkem na 12-ti měřicích místech v průběhu dvou dnů. Vlastní měření a vyhodnocení měření bylo prováděno v souladu s Metodickým návodem pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu (Ministerstvo zdravotnictví č.j. OVZ-32.0-19.02.2007/6306). Snahou Armády ČR a jednotlivých provozovatelů letiště bylo simulovat co největší provoz charakteristické skladby letadel na letišti tak, aby v obou měřicích dnech probíhal provoz srovnatelný s charakteristickým letovým dnem anebo byl vyšší.

Cílem měření bylo porovnání stávající hlukové situace vyvolané leteckým provozem s vyhlášeným ochranným hlukovým pásmem Letiště Pardubice. Měření probíhalo synchronně na 12-ti měřicích místech první den dle letového plánu letiště od 9.00 do 21.00 hodiny a druhý den od 9.00 do 15.00 hodiny, kdy bylo měření z důvodu nepřízně počasí (děšť) ukončeno. Na dvou měřicích místech bylo souběžně s tímto měřením prováděno i kontinuální 24 hodinové měření celkové hlukové situace. Měření bylo pokračováním opakovaných kontrolních měření, kdy poslední bylo provedeno v roce 2009 celkem na 12-ti měřicích místech v okolí Letiště Pardubice se závěrem,

že prověřovaný provoz nepřekračoval za podmínek měřeného provozu hygienický limit vyjádřený v ekvivalentní hladině akustického tlaku *A*.

Vytipovaná místa měření a postup měření byl předjednáno se zástupci jednotlivých částí Pardubic a okolních obcí na vstupním jednání dne 24. 9. 2012, kde byli tito zástupci seznámeni s celým postupem měření a případně na základě jejich požadavku byla měřicí místa korigována ve vztahu k cíli měření a jejich požadavkům. Dále byl stanoven předpokládaný termín měření z důvodu klimatických a z důvodu možností Armády ČR nasadit a zajistit jednotlivé používané typy letadel na letišti (omezujícím faktorem byl především hodně využívaný a provozovaný cvičný proudový letoun L39, který měl z důvodu technických problémů zákaz létání).

V Souhrnné zprávě z měření jsou v tabulce na str. 13 uvedeny konkrétní typy letadel používané a provozované na Letišti Pardubice. Tyto typy letadel také v průběhu měření prováděly létání, což je dokladováno i v protokolu z měření v tab. č. 13 a 14. Tzn., že v průběhu měření létaly: EV 97, Z-142 C AF, L 410 UVP T, B 737, Mi2, Mi17, L39 C, L 159, Jas 39 Gripen a R44. Konkrétní počty pohybů jsou uvedeny v tab. č. 9 na str. 20 v Souhrnné zprávě z měření. Z tab. č. 9 je patrné, že v případě prvního měřicího dne (3. 10. 2012) se při porovnání počtu pohybů a provozu jednotlivých typů letadel jednalo o nadstandardní letový den. Druhý letový den (4. 10. 2012) byl při porovnání počtu pohybů srovnatelný s maximálním uvažovaným charakteristickým letovým dnem, avšak byl nadstandardní z hlediska provozu nejhlučnějších typů letadel, které v charakteristické skladbě v době měření značně převyšovaly normální průměrný provoz zjištěný ze statistiky provozu na letišti v rámci stanovení charakteristického letového dne a provozu na letišti. Pohyby jednotlivých typů letounů jsou uvedeny i v protokolu z měření v tab. č. 13 a 14.

Statistika provozu za roky 2010 - 2012 je uvedena v souhrnné zprávě z měření v kap. 4.4. Vyhodnocení ze tří let je nadstandardním postupem (Metodický návod požaduje pouze předchozí rok), navíc byl vzat u každé kategorie letadel vždy pouze nejvyšší počet pohybů v charakteristickém letovém dni z těchto let a tím byla snaha o co možná největší míru bezpečnosti přepočtu naměřených hladin akustického tlaku jednotlivých letadel v jednotlivých bodech měření. Takže létala ta letadla, která mají největší zastoupení v počtu pohybů na tomto letišti. Měření i výpočet celkového zatížení podle Metodického pokynu bylo prováděno na straně bezpečnosti.

Měření upozornilo i na skutečnost, že Gripeny a L159 jsou letadla, která pokud budou létat v tomto prostoru ve větší míře, tak ochranné hlukové pásmo může být porušeno. Stroje, především vrtulníky létaly po standardním okruhu, tak jak ho má letiště předepsané. Letadla provedla standardní přiblížení, průlet nad drahou ve výšce řídicí věže a odlet do cvičného prostoru anebo let po vymezeném okruhu. Po žádosti Řízení letového provozu provedly Gripeny i L159 klasické TGO, takže letadla musela zákonitě létat ve standardních výškách.

Říjen byl zvolen z důvodu výběrového řízení a podpisu smlouvy, přípravy vlastního měření, klimatických podmínek, možností Armády ČR obsadit všechny dostupné letouny v průběhu měření, především velmi frekventovaného L39. Ze statistiky provozu (viz tab. č. 4 a graf č. 1 v Souhrnné zprávě z měření) vyplývá, že měsíc říjen není nejslabším měsícem, právě naopak. Navíc civilní provoz se na celkové hlukové situaci

podílí v minimální míře. Měření ve špičkových provozech se měří právě proto, aby bylo možné získat co nejvíce relevantních dat pro požadovaný přepočet na charakteristický letový den (viz tabulka pohybů v jednotlivých dnech).

Přepočty hlukového zatížení na charakteristický letový den jsou uvedeny pouze v Souhrnné zprávě. Přepočty jsou provedeny přesně dle vzorců uvedených v Metodickém pokynu, které vycházejí ze standardních fyzikálních zákonů.

Rok 2011 nebyl brán jako podlimitní. Bylo pouze zdůvodněno, proč byl charakteristický letový den vyhodnocen nejen z posledního roku 2011, jak uvádí Metodický pokyn, ale proč byly vzaty v úvahu i další roky.

Z hlediska vyhodnocení je relevantní průlet nad jednotlivým měřicím bodem a jeho nárůst nad zbytkový hluk v daném místě a zase jeho pokles. Pro potřebu zhotovitele a porovnání dat z jednotlivých měřicích míst byl zaznamenáván čas startu a čas přistání a typ letadla, ne však doba pohybu. Jedná se o pracovní záznamy pro porovnání záznamů a časových zpoždění nad jednotlivými měřicími místy, právě z hlediska sesouladění záznamů jednotlivých měřicích skupin. Údaje o počtu pohybů a typech letounů jsou v protokolu z měření v tab. č. 13 a 14. Z počtu pohybů lze dovodit, že do zpracování jednotlivých zvukových událostí vstupovalo celkem cca 2500 hodnot (jsou proto uchovány v digitální podobě ve vyhodnocovacím digitálním algoritmu).

- ad 3. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že součástí dokumentace jako příloha č. 4 je rozptylová studie, která ve vztahu k posuzovanému záměru řeší znečištění ovzduší z automobilové dopravy a ze stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší.

V návaznosti na komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření, který se týká údajů o změně civilního leteckého provozu, se dále uvádí, že z vyžádaných údajů týkajících se znečišťování ovzduší, které jsou uvedeny v příloze č. 2 posudku - Vliv civilního leteckého provozu společnosti EBA a.s. z hlediska znečišťování ovzduší ve vztahu k záměru „Přemístění odbavení cestujících do nového Terminálu Jana Kašpara“ je zřejmé, že stávající i navrhovaný provoz dopravních letadel v rámci civilní části letiště lze z hlediska vlivů na ovzduší označit za nevýznamný, nijak prokazatelně se neprojeví na imisní zátěži zájmového území.

- ad 4. Realizace okružní křižovatky na ulici Pražské je projednávána a koordinována z úrovně města Pardubice, odboru dopravy. Protože připravovaná okružní křižovatka je řešena jako samostatná investice Ředitelství silnic a dálnic ČR, je mimo pravomoc oznamovatele záměru, který prakticky nemůže o termínech realizace okružní křižovatky rozhodovat. Ve vztahu k oznamovateli záměru se proto doporučuje, aby ve spolupráci se Statutárním městem Pardubice a Pardubickým krajem byla realizace okružní křižovatky předmětem průběžné koordinace s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR s cílem zajistit realizaci okružní křižovatky v termínu výstavby terminálu, ideálně před zahájením výstavby terminálu. Relevantní opatření týkající se koordinace realizace okružní křižovatky na ulici Pražské je zahrnuto do podmínek stanoviska.
- ad 5. Provádění kontrol plnění podmínek rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu Letiště Pardubice je věcí příslušných dotčených správních orgánů (oznamovatel záměru je nemůže ovlivnit).

Pokud se jedná o posuzovaný záměr, ve vztahu k civilnímu leteckému provozu osobních dopravních letadel, který se bude měnit v souvislosti s posuzovaným záměrem, resp. v souvislosti s výhledovou kapacitou terminálu (ostatní civilní letecký provoz bude mít v zásadě setrvalý charakter), byly v rámci zpracování posudku vyžádány údaje o civilním leteckém provozu, které jsou uvedeny v příloze č. 1 posudku - Pohyby letadel evidované společností EBA a.s. Z těchto údajů vyplývá (viz tabulka č. 1 uvedená v posudku v rámci posouzení části B.II. dokumentace), že ve srovnání s rokem 2012 dojde ve výhledovém roce k nárůstu počtu osobních dopravních letadel v průměrném dni z 1,99 na 3,08 a že nebude docházet, a to ani ve výhledovém roce, k významnému nárůstu počtu letadel za průměrný den, a tedy ani ke kolizi ve vztahu k podmínce č. 3 příslušného rozhodnutí o ochranném hlukovém pásmu Letiště Pardubice, tj.: „Civilní letecký provoz bude zajištěn dopravními letouny v celkovém počtu max. 9 vzletů za den s přepravními vlastnostmi zajišťujícími splnění podmínky č. 1.“ (výjimečné případy, kdy by mohlo dojít k překročení max. 9 vzletů dopravních letadel za den, jsou v příslušném rozhodnutí reflektovány podmínkou č. 5). Výcvik, který je prováděn Centrem leteckého výcviku (organizační složka podniku LOM PRAHA s.p.) pro Armádu ČR, nesouvisí s posuzovaným záměrem předkládaným společností EBA a.s., jejímž předmětem činnosti je civilní letecký provoz zajišťovaný dopravními letouny (viz podmínka č. 3 příslušného rozhodnutí o ochranném pásmu Letiště Pardubice).

- ad 6. Aplikace právních předpisů na úseku ochrany životního prostředí a veřejného zdraví nevyvolávají v případě veřejného mezinárodního letiště se smíšeným civilním a vojenským provozem problémy. Pokud se jedná o hluk, příslušné limitní hodnoty jsou definovány obecně, popřípadě ad hoc, a kompetence jsou ve vztahu k vojenskému a civilnímu provozu rozděleny mezi hlavním hygienikem Ministerstva obrany a Krajskou hygienickou stanicí Pardubického kraje.*
- ad 7. Pokud jde o bezpečnost civilního letectví, provozovatel letiště má schválen „Bezpečnostní program provozovatele civilní části mezinárodního veřejného letiště Pardubice“, dalším významným materiálem pro minimalizaci rizik bezpečnosti provozu je „Letištní pohotovostní plán pro civilní letový provoz letiště Pardubice“. Ve vztahu k posuzovanému záměru, tj. výstavbě nového terminálu je zřejmé, že vzhledem k navrženým bezpečnostním systémům, které jsou komentovány v dokumentaci, dojde celkově ke zvýšení bezpečnosti související s civilním leteckým provozem.*
- ad 8. Jedná se o nedorozumění. Vliv okolních zdrojů znečištění ovzduší (stejně jako všech ostatních zdrojů, včetně dálkového přenosu znečištění) je samozřejmě zahrnut do stávajícího znečištění ovzduší v zájmovém území, od kterého se hodnocení vlivů na ovzduší odvíjí.*
- ad 9. Pokud se jedná o uváděná minulá dvě posuzování záměrů podle zákona, jednalo se o jiné záměry, které nyní nejsou předmětem tohoto posuzování. V roce 2008 byl posuzován záměr „Odbavovací terminál s parkovacími a zpevněnými plochami“, který počítal s kapacitou 600 tis. odbavených cestujících za rok a zastavěnou plochou autoparku. Na základě veřejného projednání a vyvstalých skutečností oznamovatel přehodnotil kapacitu a předmět záměru. Nyní posuzovaný záměr pouze přemístění terminálu menší velikosti a kapacitu letiště 250 tis. odbavených cestujících za rok. Druhým záměrem byl záměr „Letiště Pardubice – sklad LPH“, který zajišťoval v roce 2009 Krajský úřad Pardubického kraje a ukončil jej ve zjišťovacím řízení se závěrem,*

že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude dále posuzován podle zákona.

Stanovisko:

Na základě dokumentace, posudku, veřejného projednání podle ustanovení § 9 odst. 9 zákona, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle ustanovení § 10 zákona, **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k záměru

„Přemístění odbavení cestujících do nového Terminálu Jana Kašpara“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Doporučená varianta:

Záměr byl posuzován jako invariantní.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Podmínky pro fázi přípravy

1. V rámci další přípravy záměru prověřit napojení terminálu na soustavu zásobování tepelnou energií z elektrárny Opatovice (společnost Elektrárny Opatovice, a.s.) s tím, že projektové a stavební řešení terminálu bude umožňovat napojení na tuto soustavu.
2. Ve spolupráci se Statutárním městem Pardubice a Pardubickým krajem průběžně koordinovat s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR realizaci okružní křižovatky na ulici Pražské s cílem zajistit realizaci okružní křižovatky v termínu výstavby terminálu, ideálně před zahájením výstavby terminálu.
3. Ke snížení hluku z příjezdové komunikace k terminálu precizovat řešení protihlukových stěn navržených v akustické studii o výšce 2,5 m nad niveletou komunikace a s délkou jejich částí 56 m - pro část 1, 81 m - pro část 2, 116 m - pro část 3 a 31 m - pro část 4. Protihlukové stěny navrhnout jako odrazivé (např. z materiálů betonové panely, plexiglas, dřevo a vzájemné kombinace zmíněných materiálů) s tím, že bude kladen důraz na estetické začlenění protihlukových stěn do zájmového území, údržbu a jejich životnost.
4. Další přípravu záměru orientovat tak, aby realizace protihlukových stěn (viz podmínka č. 3 stanoviska) byla zahájena v úvodní fázi etapy výstavby.

5. V rámci další přípravy záměru řešit stacionární zdroje hluku s orientací na bezpečné splnění hygienických limitů hluku podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a to jak výběrem příslušných zařízení ve vztahu k jejich emisním hlukovým parametrům, tak i realizací pasivních protihlukových opatření. Vycházet přitom z opatření formulovaných v akustické studii:
 - a) Snížení hladiny akustického tlaku A od nasávacích a výfukových žaluzií strojovny VZT umístěných na fasádě terminálu v 2. NP o 5 dB (zdroje označené jako T1).
 - b) Snížení hladiny akustického tlaku A od žaluzií pro provozní větrání energocentra o 15 dB (zdroje označené jako T4).
 - c) Snížení hladiny akustického tlaku A od nasávacích nebo výfukových žaluzií strojovny dieselagregátu umístěných na západní a severní fasádě energocentra o 5 dB (zdroje označené jako T6).
 - d) Snížení hladiny akustického tlaku A od výfukového potrubí strojovny dieselagregátu umístěných na střeše energocentra o 5 dB (zdroj označený jako T7).
 - e) Osazení protihlukové stěny o výšce 2,5 m na střeše energocentra tak, aby půdorysně vedla podél západní, severní a východní fasády objektu energocentra, pokud možno co nejbližší u variantně navržených chillerů (bloková chladicí jednotka) nebo suchých chladičů (tj. v případě obou variant řešení). Minimální hodnota absorpčního koeficientu stěny ze strany směrem ke zdrojům hluku je $\alpha_w = 0,6$ (minimální zvuková pohltivost 4 dB, minimální třída zvukové pohltivosti C dle ČSN EN ISO 11654). Neprůzvučnost protihlukové stěny je minimálně 25 dB.
6. Ve vztahu k doporučené orientaci na soustavu zásobování tepelnou energií z elektrárny Opatovice (viz podmínka č. 1 stanoviska) popřípadě přehodnotit opatření uvedená v podmínce č. 4 stanoviska.
7. Na základě plánu organizace výstavby a nasazení příslušných stavebních mechanismů zpracovat akustickou studii pro etapu výstavby včetně technických a organizačních opatření při výstavbě tak, aby bylo zajištěno plnění hygienických limitů hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
8. V rámci územního řízení doložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví zařazení nově navržené příjezdové komunikace k letišti do příslušné kategorie (účelová komunikace či místní komunikace) z důvodu určení odpovídající korekce ke stanovení hygienických limitů hlučnosti. Zároveň upřesnit, zda navrhovaná parkoviště budou součástí místní komunikace.
9. V rámci územního řízení doložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví rozdělení intenzity dopravy na navrhované příjezdové komunikaci (úsek 1 v akustické studii) pro dobu denní a pro dobu noční, pro kterou byly provedeny výpočty v akustické studii.
10. V případě změn či upřesnění vstupních parametrů pro výpočet hlučnosti ze stacionárních zdrojů hluku předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví aktualizovaný výpočet v dalším stupni projektové dokumentace.

11. K omezení hlukové zátěže ve vztahu k civilnímu leteckému provozu zajistit aktualizaci souboru provozních protihlukových opatření, která bude promítnuta do Letecké informační příručky Letiště Pardubice, a to zejména ve vztahu k následujícím požadavkům:
- a) Orientovat se na provoz v denní době (provoz v noční době, a to maximálně do 23.00 hodin, výjimečně umožnit pouze pro opožděné přílety dopravních letadel).
 - b) Přílety a odlety letadel všeobecného letectví (GA) v noční době nepovolovat s výjimkami:
 - i. Letů pátrání a záchrany.
 - ii. Přistání letadel z důvodů meteorologických, technických nebo bezpečnostních.
 - iii. Letů pro záchranu lidského života.
 - iv. Humanitárních letů v případě nebezpečí z prodlení.
 - c) Vzlety a přistání letadel bez hlukové certifikace a proudových dopravních letadel certifikovaných podle Hlavy II ICAO ANNEX 16, část I [ICAO ANNEX 16, Vol. I – Aircraft Noise] nepovolovat.
 - d) Respektovat tratě pro přílety a odlety letadel následovně:
 - i. Zahájení prvního točení po vzletu proudových letadel (dopravních i cvičných) provádět ve vzdálenosti nejméně 5 km od odletových prahů RWY 09/27 v obou směrech provozu nebo provádět stoupání ve směru vzletu v kurzu RWY nejméně do výšky 400 m.
 - ii. Přiblížení provádět nejméně ze vzdálenosti 7 km od příletových prahů RWY 09/27 v obou směrech v kursu prodloužené osy RWY, úhel sestupové dráhy při přístrojovém a jiném přiblížení nesmí být menší než 3° (5,2 %).
 - e) Motorové zkoušky při jiném než volnoběžném režimu nepovolovat s výjimkou letadel, která mají plánovaný odlet ve večerních (18:00 – 22:00) nebo časných ranních (06:00 – 08:00) hodinách. V takovém případě mohou být motorové zkoušky v jiném než volnoběžném režimu povoleny v době 08:00 – 18:00 hodin, a to na místech k tomu určených provozovatelem letiště a při natočení osy letadla ve směru předepsaném provozovatelem letiště. Dlouhodobé motorové zkoušky při jiném než volnoběžném režimu letadla nepovolovat.
 - f) Zapnutí jednotky pomocného napájení letadla (APU jednotky) povolovat pouze letadlům s protihlukovým vybavením APU jednotky, prokázaným splněním limitů pro certifikaci APU jednotky podle Přílohy C ICAO ANNEX 16, Hlava I [ICAO ANNEX 16, Vol. I – Aircraft Noise]. Doby běhu APU jednotky omezit na nezbytné minimum. Preferovat použití pozemních energetických jednotek (GPU) s akustickým vybavením.
12. V rámci dokumentace pro územní řízení projednat se správcem toku návrh odtokových poměrů ze zájmového území, tj. navržené odtokové množství srážkových povrchových vod do vodního toku Bylanka a objem retencí.
13. Odvod srážkových povrchových vod ze zpevněných ploch, které mohou být potenciálně kontaminovány ropnými látkami, řešit přes vhodné odlučovače ropných látek, které budou vybaveny obtokem pro případ přívalových vod, a které zajistí výstupní koncentrace

v ukazateli znečištění uhlovodíky C₁₀-C₄₀ za odlučovači ropných látek splňující požadavky správce toku. Zajistit, aby provozní řád odlučovačů obsahoval i požadavky na pravidelnou kontrolu a údržbu těchto zařízení.

14. Zajistit, aby odpadní vody vypouštěné do jednotné kanalizace splňovaly limity přípustného znečištění vypouštěných odpadních vod stanovené příslušným kanalizačním řádem.
15. Zpřesnit jednotlivé druhy a množství odpadů z výstavby a předpokládaný způsob jejich využití, resp. odstranění, prostřednictvím oprávněné osoby ve smyslu zákona o odpadech.
16. Ve vztahu k ochraně ledňáčka říčního zajistit v rámci projektové přípravy dostatečnou průchodnost (světlost) lávky přes vodní tok Bylanka včetně zajištění vzniku dostatečné bermy v podmostí i pro případ rozšířené vozovky (vazba na dostatečné parametry překonání biokoridoru). Nelze podpořit případnou realizaci ochranné stěny z reflexních materiálů na lávce (např. sklo nebo lesklé materiály, případně souvislé stěny s lesklými nátěry), které mohou za určitých světelných podmínek ptáky dezorientovat, a může dojít k jejich úmrtí vlivem srážky s takovou překážkou.
17. Zavázání lávky do břehů vodního toku Bylanka řešit do horní části (koruny) svahu průtočného profilu toku.
18. K prevenci změn ve vodním toku Bylanka zachovat pro účely stínění toku z jižní strany pás dřevin nad pravým břehem.
19. V rámci další přípravy záměru doložit minimální odůvodněný rozsah zásahů do porostů dřevin na základě prověření všech možností změny prostorové a logistické struktury záměru s ohledem na prevenci likvidace porostů dřevin.
20. V rámci další přípravy záměru se zaměřit na zajištění ochrany každého stromu, který může být zachován, ve smyslu ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.
21. V rámci další přípravy záměru řešit komplexní funkční náhradu za kácené porosty dřevin jak do areálu letiště, tak ve vztahu k posílení ekologické stability bezprostředního okolí areálu letiště.
22. V rámci projektové dokumentace zajistit zpracování komplexního projektu sadových úprav, který bude vycházet zejména z následujících zásad, a který bude projednán s Městským obvodem Pardubice VI:
 - a) Doplnit porosty podél severní strany areálu podél vodního toku Bylanka kombinovanou linií, případně pásovou výsadbou stromů a keřů stanovištně odpovídajících druhů dřevin s minimálním podílem 40% vysokých dřevin, ve vazbě na zajištění bezpečnostních nároků podél severního oplocení areálu, lokálně uplatnit i skupinové dosadby a výsadby.
 - b) Doplnit skupinovou výsadbu do jihozápadního předpolí terminálu s využitím zapěstovaných jedinců dřevin.
 - c) Do ploch parkovišť umístit prvky mobilní zeleně, případně vytvořit prostory pro uplatnění výsadby stromů nebo skupin keřů.
 - d) Realizovat ucelené plochy sadových úprav s respektováním rozhledových parametrů na komunikacích a ochranných pásech podzemních inženýrských sítí.

- e) Uplatnit aktualizovaný stav zachovávané zeleně (stávající) ve smyslu vypracování podrobného pasportu, využitelného jako podkladu nejen pro činnost projektovou a realizační (včetně zachování perspektivních jedinců na základě upřesnění prostorového a logistického řešení areálu), ale i pro zpracování detailního plánu údržby ploch zeleně.
 - f) Zpracovat a konkretizovat navržené projektové zásady pro sadové úpravy, ale s podporou bezpečného a sadovnický odůvodněného uplatnění i vyšších skupin a jedinců stromů:
 - i. Vzdálenost výsadeb stromů od budov bude min. 6 m.
 - ii. Výška stromů nenaruší výšková ochranná pásma letiště.
 - iii. Budou užity převážně vysokokmenné sazenice s výškou nasazení korun 2,5 m – 3,5 m (potřebná podjezdná výška).
 - iv. Vyloučeny budou dřeviny uvolňující chmýří do prostoru.
 - v. Omezeny budou dřeviny lákající svými plody ptactvo.
 - vi. Výsadby keřů a plochy trávníků budou celistvé, aby byla umožněna co nejjednodušší mechanizovaná údržba.
 - vii. Podsadby keřů budou užity ve vnitřním areálu z nízkých keřů a půdopokryvných náhrad trávníků v místech, kde by trávník neprosperoval.
 - viii. Vyšší keře budou užity po obvodu - doplnění izolační zeleně okolo v. t. Bylanka, ve vnitřním areálu jen výjimečně - spíše solitérně, v exponovaných částech v blízkosti terminálu a po odsouhlasení se zástupci letiště.
 - ix. Náhradní výsadby zeleně budou umístovány, vzhledem k již hotovému návrhu celkového řešení letiště, do cílových ploch, které již nebudou narušovány.
 - g) Použít zapěstované jedince stanovištně odpovídajících druhů dřevin, zejména na plochách sadových úprav podél hranic areálu.
 - h) Zajištění zásad péče o vysázené dřeviny po dobu minimálně pěti let od výsadby.
23. Před zahájením výstavby zajistit průzkum zaměřený na výskyt ještěrky obecné a popřípadě řešit transfery nalezených jedinců do prostorů mimo zájmové území výstavby.
24. V projektové dokumentaci potvrdit spíše střízlivé barevné řešení exteriéru, které opticky sníží působení objektu terminálu s tím, že bude vyloučeno použití reflexních materiálů v exteriérech, s výjimkou funkčně nezastupitelných prosklených ploch.
25. Návrh večerního a nočního osvětlení, včetně event. reklam, řešit s ohledem na omezení světelného znečištění a možné ovlivnění faktoru pohody.
26. Další přípravu záměru orientovat na respektování preventivních opatření podle požadavků orgánu vykonávajícího státní požární dozor. Jako součást dokumentace pro stavební řízení zpracovat požární zprávu s vyhodnocením požárního nebezpečí a odpovídajícím protipožárním zabezpečením, včetně hledisek ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.
27. Zpracovat v rámci plánu organizace výstavby i soubor organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí,

veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva, a to zejména se zaměřením na následující opatření s tím, že plán organizace výstavby bude projednán se zástupci Městského obvodu Pardubice VI:

- a) Celý proces výstavby organizačně zajistit tak, aby maximálně omezoval možnost narušení faktorů pohody, a to zejména v nočních hodinách a ve dnech pracovního klidu.
- b) Orientovat se na použití zařízení splňujících limity stanovené v nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů.
- c) Respektovat technická a organizační opatření, která zajistí plnění hygienických limitů hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- d) Specifikovat opatření k omezení prašných emisí (provádění zemních prací po etapách, vždy v rozsahu nezbytně nutném; omezení prašných prací při nepříznivých klimatických podmínkách; minimalizování „aktivních ploch“, které jsou zdrojem prašnosti; skrápění nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách; omezení doby mezideponií a skladování prašných materiálů; zakrývání ložných ploch automobilů dopravujících prašné materiály a nepřeplování jejich ložných ploch; čištění vyjíždějících vozidel ze staveniště, popřípadě čištění komunikací vedoucích ze staveniště).
- e) Konkretizovat místa očisty vozidel vyjíždějících na veřejné komunikace.
- f) Zajistit účinnou techniku pro čištění vozovek, především v průběhu provádění zemních prací.
- g) Specifikovat opatření k omezení plyných emisí (organizace dopravy; využívání stavebních mechanismů a dopravních prostředků s nízkými hodnotami emisí znečišťujících látek a v dokonalém technickém stavu; omezení zbytečného průběhu stavebních mechanismů a dopravních prostředků).
- h) Do plánu organizace výstavby promítnout situace se zachováním všech hodnotnějších stromů v dosahu manipulačních pasů a ploch pro řešení jednotlivých objektů, včetně způsobu ochrany těchto stromů (ochrana kmene i aktivní kořenové zóny).
- i) Precizovat opatření při nakládání s látkami, které mohou kontaminovat půdu, popřípadě ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (údržbu stavebních mechanismů a dopravních prostředků, s výjimkou běžné denní údržby, orientovat mimo staveniště).
- j) Pro etapu výstavby zpracovat plán opatření pro případ úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (havarijní plán ve smyslu vodního zákona). S havarijním plánem prokazatelně seznámit příslušné pracovníky stavby včetně subdodavatelů.
- k) V případě úniku ropných látek nebo dalších látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna a odvezena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- l) Na plochách zařízení stavenišť nebudou skladovány látky, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, včetně zásob pohonných hmot pro stavební

mechanismy (stavební mechanismy budou vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek).

- m) Zajistit, aby všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, byly udržovány v dokonalém technickém stavu s ohledem na hlučnost, exhalace a úniky ropných látek (provádět kontroly zejména z hlediska možných úniků ropných látek).
 - n) Specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby s tím, že budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s právními předpisy v oblasti odpadového hospodářství a ochrany vod.
 - o) Zajistit vhodné nakládání s odpady (zejména jejich třídění, shromažďování a následné využití, popřípadě odstranění prostřednictvím smluvně zajištěné oprávněné osoby ve smyslu zákona o odpadech) a vedení odpovídající evidence s tím, že bude položen důraz na nakládání s nebezpečnými odpady.
 - p) Připravit opatření k zajištění informovanosti obyvatelstva v zájmovém území o průběhu stavebních prací a organizačních opatření a ustanovit kontaktní osobu, na kterou by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.
28. Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací s tím, že dodavatel stavby bude odpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a za uvedení komunikací do původního stavu (tuto skutečnost potvrdit místním šetřením po ukončení stavby).
29. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikaci garancí na minimalizování potenciálních nepříznivých vlivů výstavby na životní prostředí. Ve výběrovém řízení zohlednit i celkovou délku výstavby a používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím technik a mechanismů šetrných k životnímu prostředí.

Podmínky pro fázi realizace

30. Vzhledem k tomu, že nelze zcela vyloučit výskyt archeologických nálezů, poučit příslušné osoby před prováděním zemních prací o postupu ve vztahu k event. archeologickým nálezům.
31. O zahájení prací v předstihu informovat Městský obvod Pardubice VI a jeho prostřednictvím občany.
32. Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření.
33. K ochraně významného krajinného prvku vodního toku Bylanky se zdržet zásahů, které by mohly vést k ohrožení jeho stabilizační funkce, zejména poškozování a ničení liniového břehového porostu, terénních úprav zasahujících do břehů či toku a dalších zásahů, které by mohly vést k ohrožení populace zvláště chráněného živočicha velevruba

tupého (zejména nezasahovat do koryta toku a neprovádět čerpání vody obsahující stavební částice, nebo chemické látky do koryta toku a zajistit ochranu průtočného profilu před únikem zásaditých stavebních látek do vody).

34. Veškerá odůvodněná kácení dřevin v nezbytně nutném minimálním rozsahu řešit zásadně v období vegetačního klidu.
35. Skrývky kulturních vrstev půdy deponovat a využít ke zpětnému rozprostření na vhodných plochách určených pro zkvalitnění zelených ploch.
36. Skrývky pro přípravu ploch realizovat nejdříve ke konci vegetačního období z důvodu ovlivnění reprodukčního období na zemi hnízdicích druhů ptáků a snížení vlivů na populace epigeického hmyzu.
37. U odpadů kat. č. 15 01 10 „Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné“, kategorie nebezpečný odpad, se doporučuje odpady třídít, shromážďovat a předávat oprávněným osobám pod příslušným katalogovým číslem, dle materiálu, z něhož byly vyrobeny, se zařazením do kategorie O/N.
38. Zajistit realizaci sadových úprav podle schváleného komplexního projektu současně se stavbou tak, aby mohly být zhodnoceny souběžně při kolaudaci stavby, resp. v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.
39. Zajistit rekultivaci všech pozemků dotčených stavebními pracemi z důvodu prevence šíření ruderalních druhů rostlin a alergenních plevelů.
40. V rámci konečných úprav řešeného území vytvořit i vysychavé biotopy, případné zpevnění podél některých komunikací a ploch řešit drátokamennými gabiony místo prefabrikátů, případně použít v okrajových částech záměru místo betonových zdí, krajů ploch atp. opět drátokamenné gabiony.
41. Realizaci protihlukových stěn (viz podmínka č. 3) ukončit v termínu nejpozději před uvedením stavby do zkušebního provozu.
42. Ke kolaudačnímu souhlasu předložit:
 - a) Schválený plán opatření pro případ úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (havarijní plán ve smyslu vodního zákona).
 - b) Atesty vodotěsnosti všech budovaných jímek a kanalizací.
 - c) Schválený požární řád, který bude zahrnovat i řešení následků havárií v případě požáru z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.
 - d) Specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění.
43. Venkovní i vnitřní prostory terminálu vybavit dostatečným počtem vhodných nádob pro odkládání odpadů.

Podmínky pro fázi provozu

44. V rámci zkušebního provozu stavby zajistit u nejbližších chráněných venkovních prostorů staveb (tj. RD čp. 141, ul. Ke Splávku, Popkovice a RD čp. 29, ul. Žižkova, Popkovice) měření hluku v denní a noční době ze všech stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem areálu letiště (tj. provozu VZT na objektech areálu letiště včetně stávajícího

provozu technického zázemí, pohybu vozidel a autobusů v areálu letiště atd.), jehož rozsah bude upřesněn s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví a v dohodě s Městským obvodem Pardubice VI.

45. Každoročně vždy k 30. březnu předložit příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví a Statutárnímu městu Pardubice zprávu o počtu pohybů všech letadel v rámci civilního leteckého provozu za kalendářní rok a rovněž údaje o počtu odbavených cestujících s tím, že tyto údaje budou prostřednictvím města poskytovány příslušným městským obvodům a příslušným obcím k informování veřejnosti. Tyto údaje zveřejnit i na internetu na webových stránkách Letiště Pardubice.
46. Podle souboru provozních protihlukových opatření začleněných do Letecké informační příručky Letiště Pardubice zajišťovat důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření.
47. Příslušné stacionární zdroje hluku udržovat v dobrém technickém stavu tak, aby nebyla překročena jejich deklarovaná hlučnost, výkon vzduchotechnických a klimatizačních zařízení v nočních hodinách snižovat na technické minimum.
48. Zajistit pravidelnou kontrolu funkčnosti a účinnosti odlučovačů ropných látek zakotvenou v provozním řádu a popřípadě bezodkladně realizovat nápravná opatření.
49. Úklid sněhu z obslužných komunikací a parkovacích ploch provádět přednostně mechanickým způsobem, minimalizovat používání chemického posypu.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.

Mgr. Jana PIEKNÍKOVÁ, v. r.
pověřena dočasným zastupováním
při výkonu činností ředitelky odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk kulatého razítka se státním znakem)

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku